DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

7 sierpnia — Nr. 15. — Rok 1931.

TREŚĆ:

Sprawy ogólne i osobowe.

Poz. 116. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 10 lipca 1931 r. Nr. P. 2/15405/31 w sprawie posunięcia do wyższego szczebla uposażenia w czasie pozostawania w stanie nieczynnym.

Poz. 117. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 10 lipca 1931 r. Nr. I/1/4902 o uzupełnieniu Instrukcji Biurowej dla Ministerstwa Komunikacji.

Sprawy ruchowe.

Poz. 118. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 9 lipca 1931 r. Nr. IV/3/3028/31 w sprawie „Przepisów tymczasowych o premjowaniu za zestawianie dalekobieżnych pociągów towarowych".

Poz. 119. Nr. IV/2/3683/31 z dnia 7 lipca 1931 r. w sprawie przepisów korzystania z wagonów restauracyjnych.

Zawiadomienia.

Ruch służbowy w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych. Konkurs.

Siedziba przedstawicielstwa Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego w Polsce.

SPRAWY OGÓLNE I OSOBOWE.

116.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 10 lipca 1931 r. Nr. P. 2/15405/31 w sprawie posunięcia do wyższego szczebla uposażenia w czasie pozostawania w stanie nieczynnym.

Pracownicy przeniesieni w stan nieczynny na podstawie § 126 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447) mają prawo w okresie pozostawania w stanie nieczynnym do posunięcia do wyższego szczebla uposażenia, przypadającego na mocy postanowień art. 6 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. U. R. P. Nr. 116, poz. 924) lub § 7 rozporządzeń Ministra Kolei Żelaznych z dnia 14 grudnia 1923 r. o wynagrodzeniu nieetatowych dziennie płatnych pracowników kolejowych (Dz. U. R. P. Nr. 137, poz. 1142 i 1143) albo § 7 rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 14 grudnia 1923 r. Nr. I. 18751/2/23 o uposażeniu nieetatowych dziennie płatnych pracowników kolei górnośląskich.

Rozporządzenie niniejsze ma zastosowanie do wszystkich przypadków posunięcia do wyższego szczebla uposażenia w stanie nieczynnym począwszy od 1 września 1929 r.

117.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 10 lipca 1931 r. Nr. I/1/4902/31 o uzupełnieniu Instrukcji Biurowej dla Ministerstwa Komunikacji.

Instrukcję Biurową dla Ministerstwa Komunikacji, zatwierdzoną rozporządzeniem z dnia 14 grudnia 1929 r. Nr. I/01470/2/29 (Dz. Urz. M. K. Nr. 28, poz. 219), uzupełniam jak następuje:

1. W § 23 wstawia się następujący nowy ustęp jako ostatni:

„Pism oznaczonych numerem Wydziału Wojskowego („W") nie można przeprotokółowywać, z wyjątkiem, gdy zajdzie nieodzowna konieczność; w tym przypadku przeprotokółowanie może nastąpić

tylko po uprzednim porozumieniu z Wydziałem Wojskowym."

2. W § 37 wstawia się następujący nowy ustęp jako przedostatni:

„Pism tajnych nie wolno w żadnym przypadku przeprotokółowywać w rozumieniu § 23 ust. przedostatni."

SPRAWY RUCHOWE.

118.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 9 lipca 1931 r. Nr. IV/3/3028/31 w sprawie „Przepisów tymczasowych o premjowaniu za zestawianie dalekobieżnych pociągów towarowych".

Zatwierdzam załączone Przepisy tymczasowe o premjowaniu za zestawianie dalekobieżnych pociągów towarowych.

Przepisy powyższe mają być wprowadzone w życie stopniowo, na zasadzie uzupełniających zarządzeń Ministerstwa Komunikacji tak co do stacyj, na których Ministerstwo Komunikacji uzna za potrzebne wprowadzić premjowanie jak i co do rodzaju pociągów, za których zestawianie będzie wypłacana premja.

PRZEPISY TYMCZASOWE O PREMJOWANIU ZA ZESTAWIANIE DALEKOBIEŻNYCH POCIĄGÓW TOWAROWYCH.

§ 1.

Cel ustanowienia premji.

1. Ustanowienie premji ma na celu przyśpieszenie obrotu wagonów i przewozu ładunków oraz zmniejszenie pracy manewrowej na stacjach rozrządowych i węzłowych.

2. Premja, ustanowiona niniejszemi przepisami, ma zastosowanie niezależnie od premji za pracę manewrową.

§ 2.

Pociągi, za które przyznaje się premje.

1. Premje przyznaje się pracownikom za zestawianie na stacjach rozrządowych lub nadawczych pociągów towarowych z wagonów ładownych lub próżnych, albo z ładownych i próżnych razem, zgodnie z przepisami o zestawianiu pociągów dalekobieżnych (instr. Nr. R 5) z przeznaczeniem do tej samej stacji rozrządowej albo w całości do jednej stacji przeznaczenia, pod warunkiem, że pociąg przejdzie conajmniej poza jedną stację rozrządową bez zmian w zasadniczej części pociągu, ustanawianej w zależności od najtrudniejszego odcinka na drodze jego przebiegu (patrz § 7 instr. Nr. R 5) ze względu na ciężar lub na ilość osi.

2. Za zestawianie pociągów z wagonów ładownych i próżnych razem, premja może być przyznana tylko na tych stacjach, które nie mają możności zestawiania pociągów dalekobieżnych wyłącznie z wagonów ładownych lub z wagonów próżnych. Grupowanie wagonów próżnych w składach pociągów, złożonych bądź z wagonów próżnych w całości, bądź z próżnych i ładownych, powinno być uzgodnione z sąsiedniemi Dyrekcjami i ściśle przestrzegane.

3. Nie przyznaje się premji za zestawianie pociągów wojskowych, kolejowych gospodarczych, pociągów zestawionych w całości przez nadawców, oraz pociągów przychodzących z zagranicy do Polski lub tranzytem przez Polskę w należycie zestawionym składzie i o odpowiednim ciężarze.

4. Za pociągi z węglem eksportowym do Gdańska i Gdyni, nadawane przez kopalnie na warunkach taryfy wyjątkowej p. E 1, stawki premji, ustanowione niżej w § 3, zmniejsza się do połowy.

§ 3.

Wysokość stawek premij i zasady ich ustanawiania.

1. Wysokość poszczególnych stawek premij ustanawia się według następujących zasad i w granicach niżej podanych:

a) za pociąg zestawiony wyłącznie z wagonów ładownych o ciężarze części zasadniczej 1000 tonn . . . . 4 zł.

b) za pociąg, zestawiony wyłącznie z wagonów próżnych w składzie części zasadniczej 100 osi . . . . 2 zł.

c) za pociąg, zestawiony z wagonów ładownych i próżnych w składzie zasadniczym 100 osi, jeżeli ilość osi ładownych wynosi 50% lub więcej . . . . 3 zł.

przy mniejszej zaś ilości osi ładownych 2 zł.

2. Jeżeli ciężar lub skład zasadniczej części pociągu dalekobieżnego będą, wyłącznie w zależności od najtrudniejszego odcinka jego przebiegu, mniejsze lub większe od 1000 ton lub od 100 osi, to za każde brakujące lub przewyższające te normy 100 ton lub 10 osi zmniejsza się lub zwiększa odpowiednio do tego stawkę premji o 10%.

3. Za zestawienie pociągu dalekobieżnego poza dwie lub więcej stacyj rozrządowych, branych dla danego kierunku w rachubę, bez zmiany w składzie zasadniczym, stawki, ustanowione w sposób powyższy zwiększa się: za pociąg do trzeciej stacji rozrządowej o 10%, do czwartej o 20%, do piątej o 30%, do szóstej o 40% i t. d. po 10% za każdą stację.

4. Przed wprowadzeniem premjowania Dyrekcje ustanawiają, które stacje w ich okręgu mogą zestawiać pociągi dalekobieżne premjowe na powyższych zasadach; ustanawiają dla każdej z tych stacyj, w porozumieniu z właściwemi Dyrekcjami, jeżeli pociągi wychodzą poza granice danej Dyrekcji, plan zestawiania pociągów, wypośrodkowują na podstawie powyższych zasad wysokość premji za każdy pociąg dalekobieżny według tego planu i przedstawiają do zatwierdzenia Ministerstwu Komunikacji.

5. Po wprowadzeniu premjowania Dyrekcje obowiązane są sprawdzać od czasu do czasu, czy nie zachodzi potrzeba zmiany stacyj zestawiania pociągów premjowych lub planu zestawiania pociągów,

a w danym razie przedstawić Ministerstwu Komunikacji zmiany do zatwierdzenia.

6. Przy wprowadzaniu premji za zestawianie pociągów dalekobieżnych na stacji, na której przyznaje się premję za pracę manewrową, normy premjowania pracy manewrowej — ilość godzin i minut potrzebnych na przerobienie 100 wagonów na tej stacji — powinny być poddane rewizji i odpowiednio zmienione ze względu na odmienne warunki pracy manewrowej, wynikające ze zwiększonej ilości pociągów dalekobieżnych.

§ 4.

Podział premji pomiędzy pracowników.

1. Premję za zestawienie pociągu dalekobieżnego rozdziela się pomiędzy poszczególnych pracowników, biorących udział w zestawieniu tego pociągu, oraz między pracowników, mających ogólny nadzór nad zestawianiem, proporcjonalnie według następujących punktów (spółczynników):

starszy ustawiacz	— 4
ustawiacz	— 3
manewrowy (spinacz)	— 2
smarownik stacyjny	— 1
rewident wagonów	— 1½
starszy rewident	— ½
dyżurny ruchu	— 3
zawiadowca stacji	— 1
zastępca zawiadowcy stacji (techniczny)	1
kancelista (przy dyżurnym ruchu zajmujący się dowodami)	— 1

2. Dyrekcja wyznacza na każdej stacji pracowników z powyżej wymienionych, którzy mają uczestniczyć w premji, a biorących udział w zestawianiu pociągów dalekobieżnych, oraz ustanawia spółczynniki podziału premji dla każdej stacji w powyższych granicach w zależności od miejscowych warunków, na wniosek Naczelnika Oddziału Ruchu.

3. D. O. K. P. powinny badać od czasu do czasu spółczynniki i odpowiednio je regulować.

4. Do podziału między pracowników danej stacji przeznacza się 90% ogólnej sumy premji, pozostałe zaś 10% przenacza się na wynagrodzenie: Naczelnika Oddziału Ruchu, właściwych pracowników Oddziału Ruchu (według uznania Naczelnika Oddziału) oraz kontrolerów ruchu właściwych odcinków za celową organizację zestawiania pociągów dalekobieżnych, przyśpieszenia obrotu wagonów i przewozu ładunków oraz za ogólny nadzór nad prawidłowem wykonywaniem przez stacje niniejszych przepisów.

5. Kontroli zestawiania pociągów dalekobieżnych premjowych oraz podziału premji pomiędzy pracowników powinny, w zasadzie, dokonywać Oddziały Ruchu. Jednakże D. O. K. P. w zależności od warunków miejscowych mogą przekazywać je miejscowym Wydziałom Ruchu.

6. D. O. K. P. mogą z kredytów na wynagrodzenia akordowe wypłacać kwartalnie odpowiednie wynagrodzenia pracownikom biurowym, zajętym obliczaniem i kontrolą premij, jeżeli prace te będą w całości lub częściowo wykonywane w godzinach nadobowiązkowych.

7. D. O. K. P. mogą przedstawiać Ministerstwu Komunikacji w okresach kwartalnych wnioski o przyznanie nagród pieniężnych tym pracownikom w Dyrekcjach, którzy działalnością swoją przyczynili się do usprawnienia organizacji pociągów dalekobieżnych.

8. Wniosek o przyznanie wspomnianych wyżej w p. 7 nagród pieniężnych nie może pod względem wysokości sumy przekraczać 15% premij, wypłaconych za dany okres czasu pracownikom, wymienionym w pp. 1 i 4 niniejszego paragrafu.

§ 5.

Wykaz pociągu dalekobieżnego premjowego.

1. Stacja, która zestawiła pociąg dalekobieżny premjowy, sporządza na niego wykaz według załączonego wzoru Nr. 1 w 3 egzemplarzach, pisany przez kalkę. Wykazy powyższe otrzymują numerację porządkową, zaczynającą się corocznie na każdej stacji od Nr. 1. Do wykazu wpisuje się tylko wagony, stanowiące zasadniczą (premjową) część pociągu.

2. Jeden egzemplarz wykazu pozostaje na stacji zestawienia pociągu, drugi stacja wysyła do właściwego Oddziału Ruchu lub też do Wydziału Ruchu Dyrekcji, trzeci zaś (bez wskazania w nim pracowników uczestniczących w premji) dołącza do dowodów przewozowych na dany pociąg do stacji jego przeznaczenia, wskazanej w nagłówku wykazu.

3. Wykaz ma być poświadczony datownikiem stacji zestawienia pociągu i podpisem zawiadowcy stacji, albo jego zastępcy, lub wreszcie dyżurnego ruchu.

§ 6.

Sprawdzanie danych wykazu pociągu dalekobieżnego przez stację jego przeznaczenia.

Po przybyciu pociągu dalekobieżnego na stację jego przeznaczenia stacja ta sprawdza zawarte w wykazie (wzór Nr. 1) dane z rzeczywistością i w razie zgodności potwierdza je przyłożeniem w wykazie datownika i podpisem zawiadowcy stacji lub jego zastępcy. W razie ujawnienia niezgodności lub nieprawidłowości, bądź to w zestawieniu samego pociągu, bądź to w sporządzeniu wykazu, stacja przeznaczenia robi o tem odpowiednią uwagę w odnośnej rubryce, potwierdzając ją w sposób powyższy i wysyła najpóźniej w ciągu 24 godzin sprawdzony wykaz do właściwego Oddziału Ruchu lub też do Wydziału Ruchu Dyrekcji, w której okręgu pociąg został zestawiony.

§ 7.

Sprawdzanie wykazów przez Oddziały lub Wydziały Ruchu.

1. Oddział lub Wydział Ruchu Dyrekcji zestawienia pociągu premjowego łączy wykaz (wzór Nr. 1), otrzymany ze stacji przeznaczenia pociągu, poświadczony w sposób wskazany w § 6, z właściwym

egzemplarzem, otrzymanym ze stacji zestawienia danego pociągu, sprawdza zawarte w nim dane i uwagi stacji przeznaczenia, a w danym razie i pośrednich.

2. Stosownie do wyników sprawdzenia Oddział lub Wydział ruchu albo przyznaje premje i zapisuje do specjalnej kontroli (wzór Nr. 2), albo też, w razie stwierdzenia takich nieprawidłowości lub uchybień, które mogą pozbawić odnośnych pracowników premji lub wywołać obniżenie stawki, przeprowadza poprzednio dochodzenie, wstrzymując przyznanie i wypłatę premji do czasu wyjaśnienia sprawy.

3. W razie przyznania premji na podstawie pierwotnego lub dodatkowego sprawdzania, Oddział lub Wydział Ruchu robi na wykazie (wzór Nr. 1) adnotację o sumie przyznanej do wypłaty za dany pociąg.

4. Wykazy (wzór Nr. 1) należy uważać za dokumenty płatnicze i przechowywać tak na stacjach zestawienia pociągów jak i w Oddziałach lub Wydziałach Ruchu, które na ich podstawie wypłaciły premje, przez przeciąg czasu, ustanowiony dla dokumentów płatniczych.

§ 8.

Zatrzymywanie wagonów w celu zestawienia pociągu dalekobieżnego.

Stacje nadawcze lub rozrządowe mogą, celem umożliwienia zestawienia pociągu dalekobieżnego premjowego, zatrzymywać wagony ładowne jednak nie dłużej, niż to dozwolone jest w myśl § 8 Instr. Nr. R 5. W razie zatrzymania wagonów na stacji zestawienia pociągu ponad wyżej wskazany termin, należy winnych przetrzymania pociągnąć do odpowiedzialności służbowej, przewidzianej niżej w § 10.

§ 9.

Zmiana składu pociągu premjowego w drodze.

1. Wagony, wstawione do pociągu dalekobieżnego premjowego, powinny być na stacji zestawienia pociągu dokładnie zbadane przed wyprawieniem go w drogę tak pod względem handlowym, jak i technicznym.

2. W razie odstawienia wagonów ze składu zasadniczego w drodze przed stacją przeznaczenia pociągu, wskutek uszkodzenia lub z powodu innych nieprawidłowości, które istniały już na stacji zestawienia lub powstały z winy pracowników, uczestniczących w premjach, winni pracownicy tracą prawo do premji za dany pociąg.

3. Odstawienie wagonów w drodze z przyczyn, które powstały już po wysłaniu pociągu ze stacji zestawienia, a nie mogły być na tej stacji zauważone i usunięte, nie pozbawia pracowników premji za zestawienie danego pociągu. Pracownicy stacji zestawienia pociągu nie tracą również premji, jeżeli pociąg, odpowiadający warunkom premjowania, stracił ten charakter w drodze wskutek nieprawidłowych działań stacyj pośrednich. W takim razie należy jednak w sprawie nieprawidłowego działania stacyj pośrednich przeprowadzić dochodzenie, a winnych pracowników pociągnąć do właściwej odpowiedzialności.

4. Stacje, które odstawiły lub wstawiły w drodze wagony do części zasadniczej pociągu premjowego, powinny zrobić o tem odpowiednią andotację, wskazującą przyczynę, w wykazie (wzór Nr. 1). Adnotację powyższą należy poświadczyć stemplem stacji i podpisem zawiadowcy, jego zastępcy, lub dyżurnego ruchu.

§ 10.

Odpowiedzialność pracowników za nieprawidłowości i nadużycia przy zestawianiu pociągów premjowych.

1. Za zestawienie pociągu premjowego niezgodnie z obowiązującemi przepisami (instr. Nr. R 5), za przetrzymanie wagonów ponad czas dozwolony (patrz § 8), winni pracownicy zostaną pozbawieni premji za dany pociąg i z ogólnej premji, przypadającej winnym pracownikom, będzie potrącona kwota, jaka należałaby się w razie prawidłowego zestawienia danego pociągu, a w wypadkach nadużyć, np. za umieszczenie w wykazie (wzór Nr. 1) niezgodnych z rzeczywistością danych w celu otrzymania premji lub otrzymania jej w większych rozmiarach, zostaną ponadto pociągnięci do właściwej odpowiedzialności.

2. Zostaną również pociągnięci do odpowiedzialności winni pracownicy, którzy się dopuszczą niezgodnego z rzeczywistością poświadczenia wykazów (wzór Nr. 1) na stacjach przeznaczenia pociągów lub wpisania nieprawdziwych albo niedokładnych uwag w wykazach wspomnianych na stacjach przeznaczenia albo też na stacjach pośrednich.

§ 11.

Wypłata premji.

1. Premję oblicza się za każdy pociąg oddzielnie i dzieli między wszystkich pracowników, biorących udział w zestawieniu pociągu.

2. Wypłatę premji uskutecznia się miesięcznie na podstawie oddzielnych list, najpóźniej w 2 miesiące po miesiącu sprawozdawczym, w sposób ustanowiony dla wypłat tego rodzaju. Zabrania się wydawania zaliczek na rachunek premji oraz wypłacania premji przed otrzymaniem wykazów (wzór Nr. 1), poświadczonych w sposób, wskazany w § 6.

3. Minimalna wysokość premji miesięcznej, wypłaconej jednemu pracownikowi, nie może być mniejsza od 1 zł. Premji miesięcznych wynoszących mniej niż 50 gr nie należy wypłacać, a ponad 50 gr liczyć za 1 zł.

§ 12.

Sprawozdania Dyrekcyj do Ministerstwa Komunikacji o wynikach premjowania za pociągi dalekobieżne.

1. Dyrekcje, w których okręgach zestawia się dalekobieżne pociągi premjowe, przedstawiają Ministerstwu Komunikacji sprawozdania o wynikach premjowania pracowników za zestawianie pociągów dalekobieżnych według załączonego wzoru Nr. 3 za każdy ubiegły miesiąc najpóźniej do ostatniego dnia miesiąca następnego.

2. Dyrekcje donoszą ponadto Ministerstwu Komunikacji o wszelkich stwierdzonych przy premjowaniu nieprawidłowościach lub nadużyciach i o przedsięwziętych środkach celem ich usunięcia oraz przedstawiają w razie potrzeby wnioski o zmianę lub uzupełnienie niniejszych przepisów.

119.

Nr. IV./2./3683/31 z dnia 7 lipca 1931 r. w sprawie przepisów korzystania z wagonów restauracyjnych.

Przepisy korzystania z wagonów restauracyjnych:

1) Dostęp podróżnych do wagonu restauracyjnego dozwolony jest dopiero w 10 minut po wyjeździe pociągu ze stacji początkowej. Przepis ten nie obowiązuje, jeżeli w składzie danego pociągu znajdują się wagony, które uniemożliwiają przejście przez wagony do wagonu restauracyjnego.

2) Podróżni z biletami klasy I, II i III mają prawo zajmować miejsce w wagonie restauracyjnym w czasie trwania serji pierwszych i drugich śniadań, obiadów lub kolacyj na czas trwania tej serji, na którą opiewa znaczek, przedtem wydany przez obsługę wagonu.

3) Poza serjami pierwszych i drugich śniadań, obiadów lub kolacyj podróżni klasy I i II mają prawo zajmować miejsce w wagonie restauracyjnym, jeżeli względy na przygotowanie wagonu do posiłków seryjnych lub na porządkowanie wagonu po posiłkach seryjnych na to zezwalają.

Podróżni klasy III mogą korzystać z wagonu restauracyjnego poza wyżej wymienionemi serjami tylko między godziną 16 a 17.

4) Podróżny z biletem klasy III, napotkany w wagonie restauracyjnym w warunkach niezgodnych z punktem 2) lub 3) będzie uważany za jadącego nieprawnie w wagonie klasy II i obowiązany wobec tego do opłaty w myśl § 12 Regulaminu przewozowego.

Z dniem ogłoszenia niniejszego zarządzenia poprzednie przepisy korzystania z wagonów restauracyjnych tracą swoją ważność.

ZAWIADOMIENIA:

(Sprawy szczegółowo - osobowe).

RUCH SŁUŻBOWY W DYREKCJACH OKRĘGOWYCH KOLEI PAŃSTWOWYCH.

KONKURS

na stanowisko kierownika działu wagonowego w Wydziale Mechanicznym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu.

Warunki dla ubiegających się: Ukończone wyższe studja politechniczne, VI lub VII grupa uposażenia i dłuższa, wszechstronna praktyka w służbie mechanicznej.

Termin wnoszenia podań do dnia 16 sierpnia 1931 r.

Siedziba przedstawicielstwa Francusko - Polskiego Towarzystwa Kolejowego w Polsce.

Siedziba przedstawicielstwa w Polsce „Francusko - Polskiego Towarzystwa Kolejowego" mieści się w Warszawie, przy ul. Foksal Nr. 11, m. 4, dokąd należy kierować wszelkie pisma, dotyczące tego Towarzystwa.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 56561. 5.VIII.31. 8.500.

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1931 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4. — kwartalna zł. 2.—
Pojedyńczy numer — groszy 50.

DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

31 grudnia Nr. 15. Rok 1931.

T R E Ś Ć:

Sprawy ruchowe.

Praca Polskich Kolei Państwowych w październiku 1931 r. według danych przedwstępnych.

SPRAWY RUCHOWE.

PRACA POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH

w październiku 1931 r.

według danych przedwstępnych.

Przewóz podróżnych w październiku r. b. (31 dzień) wyniósł ogółem 10.705.977 osób i w porównaniu z wrześniem r. b. (30 dni — 12.485.954 sób) zmniejszył się o 14,3%, a w porównaniu z październikiem r. ub. (12.405.234 osób) zmniejszył się o 13,7%.

Miesiąc październik jest w ruchu pasażerskim pierwszym miesiącem okresu zimowego, trwającego według rozkładu do 15 maja, i w tym okresie rok rocznie ruch się zmniejsza.

Ze względów powyższych od 4 października wprowadzony został zimowy rozkład jazdy, dostosowany do potrzeb sezonu, z redukcją pewnych pociągów oraz zmniejszeniem składów pociągów.

Regularność ruchu pociągów osobowych wynosiła w październiku r. b. 86%.

Przewóz towarów w październiku r. b. przy 27 dniach roboczych wynosił, z wyjątkiem kolejowych gospodarczych, 6.578.535 tonn, czyli w porównaniu z wrześniem r. b. (26 dni roboczych—5.782.634 tonny) zwiększył się o 13,8%, a w porównaniu z październikiem r. ub. (27 dni roboczych — 7.634.130 tonn) zmniejszył się o 13,8%.

Naładowano w październiku r. b. na stacjach linij normalnotorowych Polskich Kolei Państwowych i wolnego miasta Gdańska 477.059 wagonów 15 tonnowych, a przyjęto od kolei zagranicznych 45.260 wagonów z ładunkami, adresowanemi do Polski oraz przechodzącemi przez Polskę tranzytem, czyli razem przewieziono 522.319 wagonów ładownych (włącznie z przesyłkami gospodarczemi kolejowemi).

W porównaniu z wrześniem r. b. (450.390 wagonów) ogólna praca kolei w zakresie przewozu towarów zwiększyła się o 16% (liczbą wagonów użytych do przewozu), naładunek zaś na stacjach Polskich Kolei Państwowych i wolnego miasta Gdańska (405.450 wagonów) zwiększył się o 17,7%. W porównaniu jednak z październikiem roku ubiegłego (579.545 wagonów) praca ogólna zmniejszyła się o 9,9%.

Naładunek najważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje (w wagonach 15 tonnowych).

Wykonano	1931 r. Październik 27 dni roboczych	1931 r. Wrzesień 26 dni roboczych	1931 r. W październiku więcej + mniej — w procentach	1930 r. Październik 27 dni roboczych	W październiku 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1930 r.
A) Naładowano: *)					
Węgla	199.908	186.526	+ 7,2%	199.826	+ 0,03%
Drzewa	24.676	24.540	+ 0,6%	31.899	— 29,3%
Nawozów sztucznych . .	1.767	6.660	— 73,5%	1.860	— 5,0%
Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych) . .	8.401	8.640	— 2,8%	13.237	— 36,5%
Rolniczych i aprowizacji .	91.915	33.630	+172,1%	122.295	— 24,8%
Pozostałych ładunków . .	150.392	145.454	+ 3,4%	167.276	— 10,1%
Razem	477.059	405.450	+ 17,7%	536.393	— 11,1%
B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski . .	10.664	10.800	— 1,3%	12.958	— 17,7%
Tranzytem przez Polskę .	34.596	34.140	+ 1,3%	43.152	— 19,8%
C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych. .	522.319	450.390	+ 16,0%	579.545	— 9,9%

*) łącznie z naładunkiem w obrębie wolnego miasta Gdańska.

Jak widać z powyższej tabeli w październiku w porównaniu z wrześniem r. b. zwiększył się prawie trzykrotnie naładunek ziemiopłodów i środków aprowizacji oraz, w mniejszym stopniu węgla i drzewa. Również tranzyt wykazuje zwiększenie o 1,3%.

Buraków cukrowych naładowano w październiku 47.244 wagonów, w porównaniu z październikiem r. ub. (69.750 wagonów) mniej o 32,3%.

Rozmiary naładunku węgla według zagłębi węglowych przedstawiają się w październiku r. b. jak następuje:

Naładowano wagonów 15-to tonnowych.

Zagłębia	1931 r. Październik 27 dni roboczych	1931 r. Wrzesień 26 dni roboczych	1931 r. W październiku więcej + mniej — w procentach	1930 r. Październik 27 dni roboczych	W październiku 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do 1930 r.
Górnośląskie.	146.343	138.648	+ 5,6%	147.405	— 0,7%
Dąbrowskie	39.812	35.374	+ 12,5%	39.711	+ 0,3%
Krakowskie	13.753	12.504	+ 10,0%	12.710	+ 8,2%
Razem	199.908	186.526	+ 7,2%	199.826	+ 0,03%

Zagłębia	1931 r. Październik 27 dni roboczych	1931 r. Wrzesień 26 dni roboczych	W październiku więcej + mniej — w procentach	1930 r. Październik 27 dni roboczych	W październiku 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1930 r.
	Z tego załadowano na wywóz zagranicę:				
a) **przez:**					
Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne	66.185	67.560	— 2,0%	60.388	+ 9,6%
b) **do:**					
Węgier, Czechosłowacji, Austrji i Włoch . . .	15.159	16.350	— 7,3%	20.336	— 25,4%
Rumunji	620	600	+ 3,3%	1.054	— 41,2%
Niemiec, Prus Wschodnich	8.122	6.660	+ 22,0%	9.269	— 12,4%
Rosji i Łotwy	279	810	— 65,6%	465	— 40,0%
Razem	90.365	91.980	— 1,8%	91.512	— 1,3%

Jak widać z powyższej tabeli przy zwiększeniu się w październiku w porównaniu z wrześniem r. b. naładunku węgla o 7,2% załadowano na eksport mniej niż we wrześniu o 1,8%, chociaż do Niemiec naładowano więcej o 22%.

Norma ładowania węgla w dniu roboczym wynosiła w październiku r. b. 8.100 wagonów 15 totonnowych dla wszystkich trzech zagłębi, przeciętnie zaś ładowano w dniu roboczym 7.461 wagonów, mniej niż przewidziano normą o 639 wagonów (— 7,9%).

W poszczególnych zagłębiach ładowano jak następuje:

W zagłębiu Górnośląskiem przy normie 5982 wagonów, ładowano 5414 wagonów, czyli mniej od normy o 9,5%.

W zagłębiu Dąbrowskiem, przy normie 1602 wagonów, ładowano 1547 wagonów, czyli mniej od normy o 3,4%.

W zagłębiu Krakowskiem, przy normie 516 wagonów ładowano 500 wagonów, czyli mniej od normy o 3,1%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni przedstawia się w m. październiku jak następuje:

Porty	1931 r. Październik 27 dni roboczych	1931 r. Wrzesień 26 dni roboczych	W październiku więcej + mniej — w procentach	1930 r. Październik 27 dni roboczych	W październiku 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1930 r.
	a) w wagonach 15-tonnowych				
Gdańsk	36.394	39.963	— 8,9%	37.897	— 3,9%
Gdynia	30.450	27.205	+ 11,9%	18.693	+ 62,9%
Razem	66.844	67.168	— 0,5%	56.590	+ 18,1%
	b) w tonnach				
Gdańsk	545.903	599.440	— 8,9%	568.458	— 3,9%
Gdynia	456.749	408.084	+ 11,9%	280.399	+ 62,9%
Razem	1002.652	1,007.524	— 0,5%	848.857	+ 18,1%

Jak widać z powyższej tabeli przeładunek węgla na statki w Gdańsku i Gdyni był w październiku r. b. nieco mniejszy o (0,5%) niż we wrześniu, przekroczył jednak również 1.000.000 tonn.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się w październiku jak następuje:

Ogólna praca Gdańska w tonnach:

Rodzaj ładunków	1931 r.			1930 r.	W październiku 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do 1930 r.
	Październik 27 dni roboczych	Wrzesień 26 dni roboczych	W październiku więcej + lub mniej — w procentach	Październik 27 dni roboczych	
Wywóz					
Węgiel	545.903	599.440	— 8,9%	568.458	— 4,0%
Zboże	19.950	29.464	— 32,3%	27.299	— 26,9%
Cukier	6.000	105	+4714,3%	18.681	— 67,9%
Drzewo	27.230	55.748	— 51,1%	51.265	— 46,9%
Cement	631	1.730	— 63,5%	6.255	— 89,9%
Żelazo	575	660	— 12,9%	4.199	— 86,3%
Produkty naftowe . . .	3.300	1.975	+ 67,0%	3.382	— 2,4%
Inne ładunki	29.324	26.806	+ 9,4%	23.253	+ 26,1%
Razem . . .	632.913	715.928	— 11,6%	702.792	— 9,9%
Przywóz					
Ruda żelazna	38.831	46.833	— 17,0%	46.747	— 16,9%
Złom	340	314	+ 8,3%	12.877	— 97,4%
Żelazo	105	528	— 8,0%	120	— 12,5%
Nawozy sztuczne . . .	4.098	5.359	— 23,5%	8.667	— 52,7%
Inne ładunki	9.906	9.443	+ 4,9%	12.728	— 22,1%
Razem . . .	53.280	62.477	— 14,7%	81.139	— 34,3%

Ogólna praca Gdyni w tonnach.

Rodzaj ładunków	1931 r.			1930 r.	W październiku 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do 1930 r.
	Październik 27 dni roboczych	Wrzesień 26 dni roboczych	W październiku więcej + lub mniej — w procentach	Październik 27 dni roboczych	
Wywóz					
Węgiel	456.749	408.084	+ 11,9%	280.399	+ 62,9%
Zboże	570	1.470	— 61,2%	2.790	— 79,6%
Cukier	10.035	—	+ 100,0%	7.485	+ 34,1%
Drzewo	3.205	2.935	+ 9,2%	—	+ 100,0%
Inne ładunki	22.348	17.572	+ 27,2%	9.628	+ 132,1%
Razem . . .	492.907	430.061	+ 14,6%	300.302	+ 64,1%
Przywóz					
Ruda	5.025	2.400	+ 109,4%	570	+ 781,6%
Złom	42.095	47.490	— 11,4%	36.615	+ 15,0%
Ryż	2.770	4.980	— 44,4%	3.540	— 21,8%
Nawozy sztuczne . . .	5.655	11.420	— 50,5%	420	+1246,4%
Inne ładunki	6.082	2.751	+ 121,1%	2.720	+ 123,6%
Razem . . .	61.627	69.041	— 10,7%	43.865	+ 40,5%

Ogółem wywóz przez Gdańsk i Gdynię zmniejszył się w październiku w porównaniu z wrześniem r. b. o 20169 tonn, czyli o 1,8%, przywóz zaś o 16.611 tonn, czyli o 12,6% Wzrósł znacznie bo prawie o 16.000 tonn wywóz cukru i o 1325 tonn wywóz produktów naftowych, natomiast zmniejszył się znacznie wywóz zboża, drzewa i węgla.

Ogólny wywóz z polski i przywóz do Polski przez granicę lądową i przez obydwa porty Gdańsk i Gdynię przedstawia się w październiku r. b. jak następuje:

(liczbą wagonów 15 tonnowych).

Rodzaj ładunków:	1931 r. Październik 27 dni roboczych	1931 r. Wrzesień 26 dni roboczych	1931 r. W październiku więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Październik 27 dni roboczych	W październiku 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do 1930 r.
Wywóz:					
Zboże	2.147	3.206	— 33,0%	2.492	— 13,8%
Mąka	264	244	+ 8,2%	389	— 32,1%
Węgiel	80.636	82.342	— 2,1%	76.698	+ 5,1%
Drzewo	6.253	9.119	— 31,4%	12.627	— 50,5%
Bawełna	73	84	— 13,1%	116	— 37,1%
Materjały budowlane	352	538	— 34,6%	1.182	— 70,2%
Produkcja przemysłowa	5.107	6.608	— 22,7%	6.734	— 24,2%
Cukier	1.252	70	+1688,6%	1.868	— 33,0%
Pozostała aprowizacja	5.830	3.960	+ 47,2%	5.676	+ 2,7%
Inne ładunki	5.284	5.208	+ 1,5%	5.223	+ 1,2%
Razem	107.198	111.379	— 3,8%	113.005	— 5,2%
Przywóz:					
Zboże	194	155	+ 25,2%	45	+ 331,1%
Mąka	5	4	+ 25,0%	1	+ 400,0%
Węgiel	414	398	+ 4,0%	509	— 18,7%
Drzewo	199	238	— 16,4%	185	+ 7,6%
Bawełna	691	589	+ 17,3%	910	— 24,1%
Materjały budowlane	686	644	+ 6,5%	600	+ 14,3%
Produkcja przemysłowa	6.484	3.994	+ 62,3%	8.329	— 22,2%
Ruda żelazna	3.811	3.651	+ 4,4%	3 019	+ 26,2%
Pozostała aprowizacja	2.032	1.984	+ 2,4%	2.532	— 19,7%
Inne ładunki	3.297	7.023	— 53,1%	3.794	— 13,1%
Razem	17.813	18.680	— 4,6%	19.924	— 10,6%

Ogółem wywóz w październiku w porównaniu z wrześniem r. b. wykazuje zmniejszenie o 4181 wagonów (— 3,8%), a przywóz o 867 wagonów (— 4,6%).

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 października r. b. wynosił:

Parowozów 5384, w porównaniu z ilostanem na 1/X r. ub. (5359) więcej o 0,46%; w naprawie było parowozów 12,94%, t. j. mniej niż w tym samym miesiącu r. ub. (16,06%) o 3,12%.

Wagonów osobowych było 12090,, więcej niż w roku ubiegłym (12.004) o 0,71%; w naprawie było wagonów osobowych 7,47% mniej niż w roku ubiegłym (8,53%) o 1,06%.

Wagonów towarowych było 155.830, więcej niż w roku ubiegłym (154588) o 0,8%; w naprawie było wagonów towarowych 3,96% i mniej niż w roku ubiegłym (4,59%) o 0,63%.

Nowego taboru normalnotorowego dostarczyły fabryki w październiku r. b. ilości następujące:

parowozów osobowych	4
„ towarowych	7
wagonów osobowych	10
„ towarowych	215

Na 1 listopada r. b. liczba wagonów, odstawionych do rezerwy, w związku ze zwiększeniem się przewozów jesiennych, zmalała i wynosiła:

krytych	17121
platform	7524
węglarek	5181
innych	121
razem	29947

(na 1/X r. b. było w rezerwie 43.896 wagonów).

Przebieg pociągów w październiku r. b. wynosił:

w ruchu osobowym	5.193.090 poc. km.
„ towarowym	4.570.978 „ „
Razem	9.764.068 poc. km.

W porównaniu z wrześniem r. b. (9.960.934 poc. km.), ogólny przebieg pociągów w październiku zmniejszył się o 2%, w porównaniu zaś z październikiem r. ub. (10.495.469) zmniejszył się o 7%.

Działalność Ministerstwa Komunikacji w dziedzinie taryfowej prezdstawia się w październiku r. b. jak następuje:

1) Taryfa osobowa wewnętrzna.

Żadne zmiany w tej dziedzinie nie zaszły oprócz wprowadzenia opłat na rzecz bezrobotnych w wysokości 10 gr. od każdych 10 zł. ceny biletu, przekraczającej 2 zł. i 50 gr. od kwitu bagażowego.

2) Taryfy osobowe związkowe.

Z dniem 1.X. 1931 r. wprowadzono Dodatek I do taryfy pomiędzy Rumunją a Węgrami tranzytem przez Polskę. W tym samym terminie wprowadzono w życie w komunikacji do Polski i trazytem przez Polskę taryfę ekspresową pomiędzy Europą a Azją.

Ponadto w istniejących taryfach związkowych wprowadzono szereg kolejnych zmian i uzupełnień mniej ważnych.

3) Taryfa towarowa wewnętrzna.

Z ważniejszych zmian w tej dziedzinie wymienić należy:

a) z dniem 1.X. wprowadzenie taryfy ulgowej na przewóz dziczyzny; udzielenie ulgi na przewóz gliny surowej z Chełma do Rejowca,

b) zmiana w obliczaniu terminu wolnego od postojowego zamiast 8 godzin służbowych 24 godz. bieżących; przedłużenie terminu wolnego od postojowego dla niektórych towarów (nawozy azotowe, sól, cement, cynk, żelazo) na stacjach portowych,

c) w związku z utworzeniem drzewnego syndykatu eksportowego wprowadzone zostały pewne zmiany w taryfach na drzewo, a mianowicie:
obniżona została taryfa na wywóz papierówki o 15% przez granicę lądową, jak również o 20% taryfa na wywóz tarcicy iglastej; obniżona też została taryfa na wywóz tarcicy iglastej przez porty. Jako rekompensata dla kolei na ulgę dla papierówki zniesiona została taryfa aneksowa 8 na wywóz zagranicę materjałów tartych wogóle;

d) ogłoszone zostało wprowadzenie w życie z dniem 1 grudnia nowego wydania taryfy tow. część IA.

Poza tem wprowadzono szereg drobniejszych zmian i uzupełnień w istniejących taryfach.

4) Taryfy towarowe związkowe.

W komunikacji pomiędzy kolejami polskiemi z jednej strony a kolejami austrjackiemi, czechosłowackiemi, duńskiemi, włoskiemi, jugosłowiańskiemi, niemieckiemi, norweskiemi, rumuńskiemi i szweckiemi z drugiej — wprowadzone zostały mniej uciążliwe warunki przewozu dla przedmiotów wyłączonych od przewozu lub przyjmowanych do przewozu warunkowo.

W austro-polskiej taryfie zniżone zostały opłaty na przewóz bydła do punktów granicznych włoskich i szwajcarskich.

Wprowadzony został Dodatek I do taryfy polsko - węgierskiej węglowej. Uchylona została taryfa węglowa polsko-austrjacka, jak również taryfa na przewóz zwierząt żywych i bitych oraz mięsa.

Do polsko - czeskosłowacko - Dunajowej komunikacji wprowadzony został Dodatek I.

Ponadto uskuteczniono szereg kolejnych zmian i uzupełnień w poszczególnych taryfach związkowych.

Wpływy Polskich Kolei Państwowych w październiku r. b. wynosiły:

a) z przewozu podróżnych	21.971.530 zł.
b) z przewozu bagażu i przesyłek ekspresowych	1.130.530 „
c) z przewozu towarów	80.896.133 „
d) uboczne	1.729.586 „
Razem	105.727.779 zł.

W porównaniu z wrześniem r. b. (102.659.526 zł.) wpływy w październiku zwiększyły się o 3%, w porównaniu zaś z październikiem r. ub. (126.052.990 zł.) zmniejszyły się o 16, 1%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 58135. 23.XII.31. 8.000.